

PM

BUSSKÖRVÄGAR I NORRA BROBY



SLUTVERSION
2016-04-08

UPPDRAG 266072, Bussgator Broby
Titel på rapport: BUSSKÖRVÄGAR I NORRA BROBY
Status: Slutversion
Datum: 2016-04-08

MEDVERKANDE

Beställare: Östra Göinge kommun
Kontaktperson: Kenneth Liedman

Konsult: Tyréns
Uppdragsansvarig: Jörgen Sjödahl
Handläggare: Per Bergström

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	INLEDNING.....	4
2	FÖRUTSÄTTNINGAR.....	4
3	ALTERNATIVA KÖRVÄGAR FÖR SUPERBUSS	7
3.1	VIA STORGATAN.....	7
3.2	VIA TYDINGEGATAN	9
4	ÅTGÄRDSBEHOV	11
4.1	VIA STORGATAN.....	11
4.2	VIA TYDINGEVÄGEN.....	13
5	EFFEKTER.....	16
5.1	FRAMKOMLIGHET OCH GENHET FÖR BUSSTRAFIKEN.....	16
5.2	TRAFIKSÄKERHET	16
5.3	BULLER OCH ANDRA STÖRNINGAR FÖR BOENDE	16

1 INLEDNING

Östra Göinge kommun har för avsikt att se över och eventuellt förändra busstrafikens körvägar i Broby, samt eventuellt också flytta busstationen. Ambitioner finns att skapa en ny gen och snabb färdväg genom södra delen av Broby via en separat bussgata på den gamla banvallen och Östra Järnvägsgränd fram till Tydingegatan, liksom en gren från banvallen ut mot Västergatan (från/till Hässleholm). Norrut arbetar kommunen för att få trafik med superbuss mot Älmhult via väg 19.

Tyréns har fått i uppdrag att utreda vilka möjligheter och begränsningar som finns för de önskade bussgatorna/bussfärdvägarna samt att ta fram underlag för kommande arbete med fördjupad översiktsplan.

Som en del i detta utreds två alternativa bussvägar mellan den tänkta nya busstationen (på Östra Järnvägsgränd) och Tydingevägens anslutning till väg 19 i norra Broby. Utredningen avser en grov bedömning av åtgärdsbehov samt en jämförelse avseende effekter för busstrafiken.

2 FÖRUTSÄTTNINGAR

Dagens busstrafik mellan Broby och Osby utgörs av regionbusslinje 545, som går via Glimåkra. Mellan Broby och Glimåkra går ca 24 turer per riktning under ett vardagsdygn (varav ca 18 fortsätter till Osby) och var 30:e minut under högtrafiktid. Söderut, mot Kristianstad, trafikeras linjen av i princip dubbelt så många turer.

Placeringen av busstationen i Broby, norr om Tydingegatan, innebär bussarna vid färd vidare mot Glimåkra måste köra ut på Glimåkravägen via Torggatan och Storgatan, se bild 1. Detta medför att varje buss (i båda riktningarna) måste utföra fyra 90-graderssvängar, vilket ger låg färdhastighet och låg framkomlighet för bussarna, samt låg komfort för bussresenärerna. Bussarnas färdväg innebär också viss störning för övrig trafik samt risk för konflikter med oskyddade trafikanter, inte minst på Torggatan och Storgatan.



Bild 1 - Dagens busstrafik genom Broby

I samband med tankarna på en ny bussgata söderifrån in till centrala Broby via banvallen och Östra Järnvägsgatan, väcktes också idén att flytta busstationen till ett läge på Östra Järnvägsgatan söder om Tydingegatan, se bild 2. Med detta läge skulle busstrafiken kunna nå Glimåkravägen direkt, utan omvägen via Torggatan och Storgatan, och med bara en sväng.

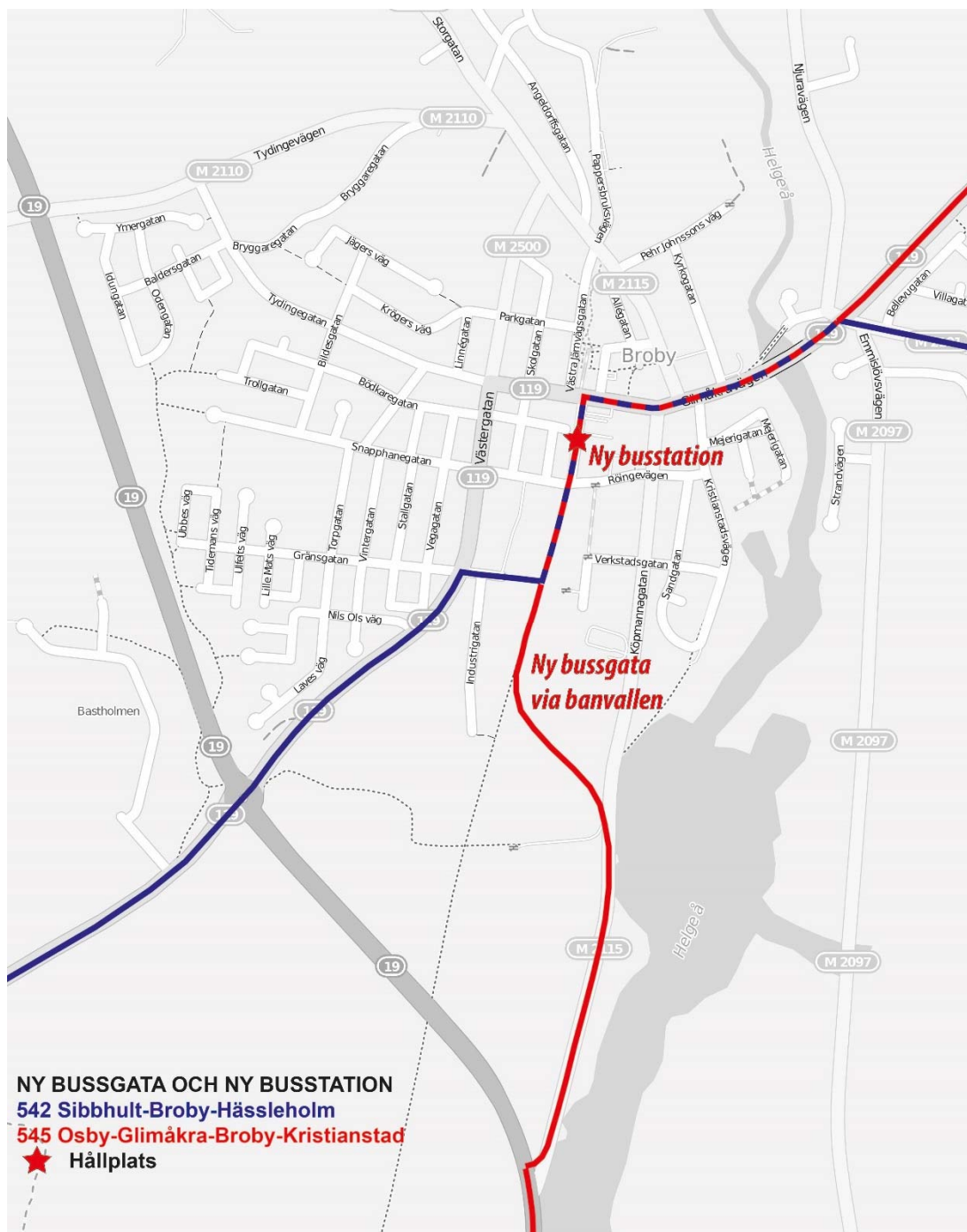


Bild 2 – Dagens busstrafik med ny bussgata på banvallen samt ny busstation.

Östra Göinge kommun arbetar för att få superbustrafik mellan Kristianstad och Älmhult, med en sträckning norr om Broby via väg 19 som kan nås via Tydingegatans anslutning i norra delen av samhället. Med det tänkta nya läget för busstationen finns möjlighet att superbussen kör via Västra Järnvägsgatan-Storgatan-Tydingevägen eller via Tydingegatan fram till Tydingevägen.

3 ALTERNATIVA KÖRVÄGAR FÖR SUPERBUSS

3.1 VIA STORGATAN

I detta alternativ går bussarnas färdväg från nytt läge av busstation på Östra Järnvägsgratan via Västra Järnvägsgratan-Storgatan-Tydingevägen fram till väg 19, se bild 3.

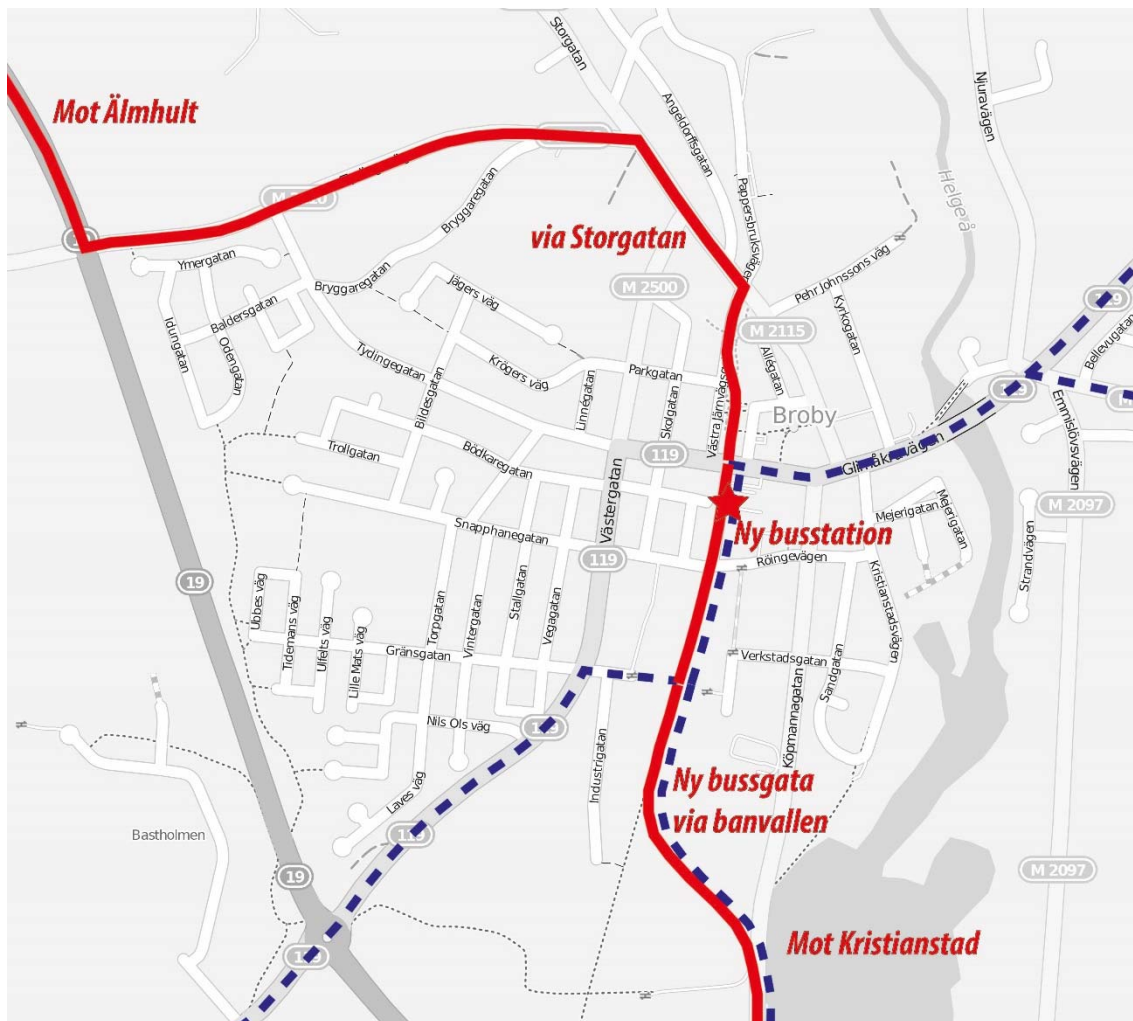


Bild 3 – Körväg via Västra Järnvägsgratan-Storgatan-Tydingevägen.

Anslutningen mellan den tänkta busstationen och Västra Järnvägsgratan kan gå via Tydingegatan, men det skulle innebära två närliggande 90-graderssvängar, med vänstersväng ut på Tydingegatan från båda hållen. Detta skulle innebära fördröjningar, låg framkomlighet och bristande komfort. Ett bättre, men mer kostsamt alternativ är att passera rakt över Tydingegatan och via gatan genom nuvarande busstation samt via en ny bussgata genom parken på Västra Järnvägsgratan. Då skulle korsningen med Tydingegatan eventuellt kunna trafiksignalregleras med prioritet för busstrafiken.

Västra Järnvägsgratan är ca 6,8 m bred och hastighetsbegränsningen är 30 km/h. I norra delen, närmast Storgatan, breddar gatan upp och det finns en längre (ca 50 m) kullerstenssatt mittrefug med ett par träd i. Körbanan i respektive riktning är ca 4,0 m bred.

I korsningen Västra Järnvägsgratan-Storgatan ansluter också Pappersbruksvägen mot Göingeskolan, sim- och sporthallen samt idrottsplatsen. Korsningen är därför frekvent använd av gående och cyklister till och från dessa mål, inte minst skolelever. Det finns separata gångbanor

längs Västra Järnvägsgatan och Storgatan, för cyklisterna finns målade cykelfält i gatan. På Pappersbruksvägen är oskyddade trafikanter hänvisade till blandtrafik. Kullerstensbelagda mittrefuger styr upp trafiken i Västra Järnvägsgatans och Pappersbruksvägens anslutningar. Dessa har också väjningsplikt mot Storgatan, som är en huvudled. Det saknas reglerade övergångsställen i korsningen, men det finns gång- och cykelpassager markerade med plattor. Detta innebär att biltrafiken inte har någon väjningsplikt mot gående eller cyklister i korsningen (utom cyklister längs med Storgatan).



Bild 4 – Dagens utformning av korsningen Storgatan-Västra Järnvägsgatan-pappersbruksvägen.

Hastigheten i korsningen och på närliggande delar av både Västra Järnvägsgatan och Storgatan är sänkt till 30 km/h under dagtid på vardagar.

Storgatan, mellan Västra Järnvägsgatan och Tydingevägen är mellan 6,6 och 8,0 m bred, dock under 7 m på hela delen norr om Angeldorfsgatan. Gatan är försett med gångbanor på båda sidor med varierande bredd. Det finns dock inga separata cykelvägar. Högsta tillåtna hastighet är 40 km/h, och gatan utgör huvudled på hela sträckan.

I korsningen med Tydingevägen ansluter denna i för busstrafiken gynnsam vinkel och sikten är god. Tydingevägen har väjningsplikt.

Tydingevägen är drygt 7 m bred och utgör också huvudled på hela sträckan mellan Storgatan och väg 19. På delen från Bryggaregatan och österut (ca 200 m) finns en gångbana på norra sidan och på denna del är högsta tillåtna hastighet är 40 km/h. På resterande del västerut saknas separat gång- eller cykelbanor och hastighetsbegränsningen är 70 km/h.

3.2 VIA TYDINGEGATAN

I detta alternativ går bussarnas färdväg från nytt läge av busstation på Östra Järnvägsгатan via Tydingegatan fram till Tydingevägen och sedan vidare till väg 19, se bild 5.

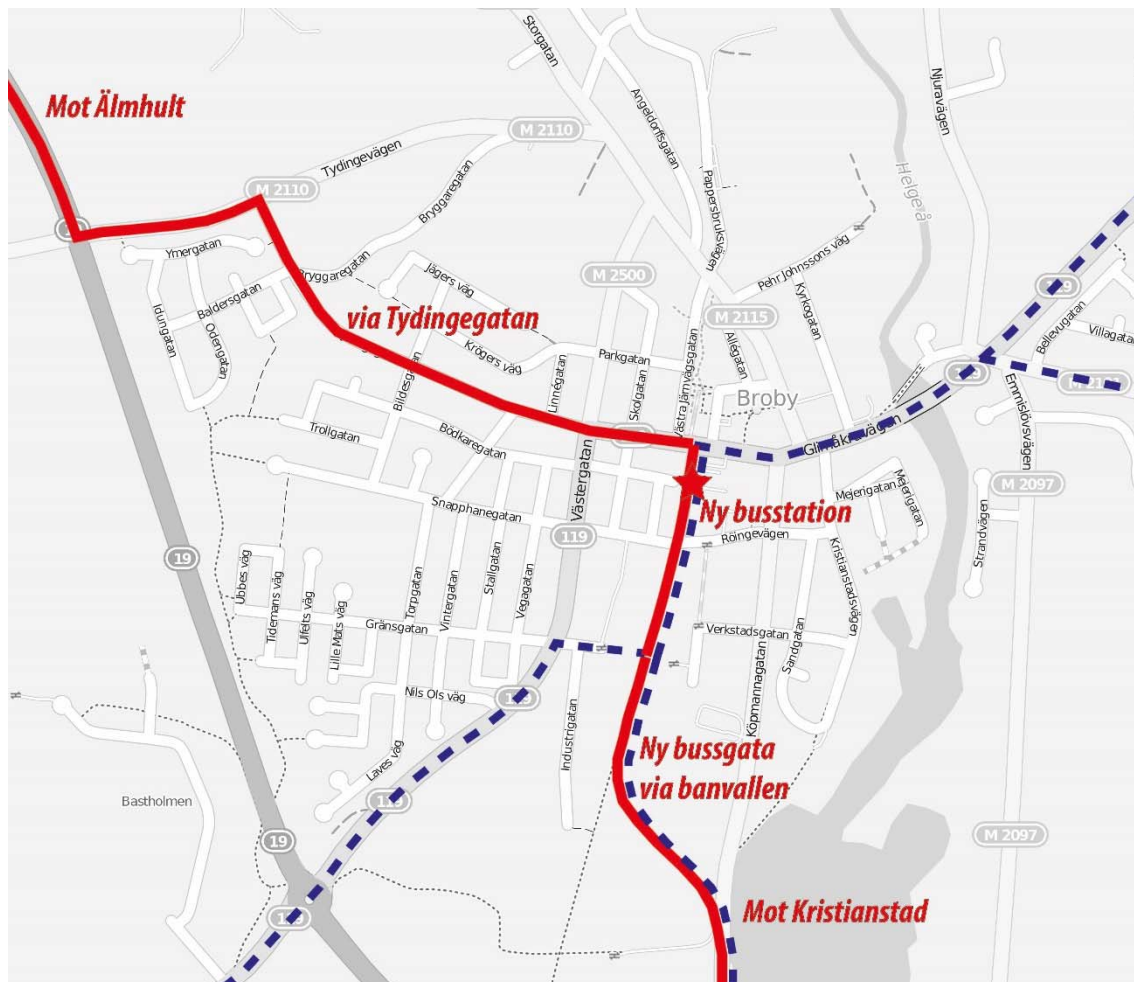


Bild 5 – Körväg via Tydingegatan-Tydingevägen.

Från den tänkta busstationen på Östra Järnvägsгатan går färdvägen ut på Tydingegatan västerut, och följer sedan denna hela vägen upp till Tydingevägen.

Tydingegatan på delen mellan Östra Järnvägsгатan och Skolgatan är ca 6,7 m bred och är försedd med separata gång- och cykelbanor på båda sidor. Gatan utgör huvudled fram till Västergatan. På delen mellan Skolgatan och Västergatan är Tydingegatan ca 11,0 m bred, där delar av körbanan har målats som cykelfält i båda riktningarna. Separata gångbanor finns på denna del.

Huvudleden upphör i korsningen med Västergatan, där väjningsplikt gäller för trafikanter på Tydingegatan.

På resterande del, mellan Västergatan och Tydingevägen, saknar Tydingegatan kantsten och är utformad med motlut närmast kringliggande fastigheter. Det finns alltså varken avskild gångbana eller cykelbana. Dock så är motlut, samt en liten del av körbanan, målade som cykelfält. Körbanan är ca 11 m bred och bredden på motluten varierar mellan ca 1,5 och drygt 2 m. Den totala bredden på gatan är omkring hela 15 m.



Bild 6 – Tydingegatan på delen väster om Västergatan.

På delen mellan Västergatan och Tydingevägen finns ingen huvudledsreglering, vilket innebär att högerregeln generellt gäller. Med tanke på gatans utformning och karaktär bedöms det dock sannolikt vara så att väldigt många trafikanter som färdas längs Tydingegatan inte respekterar detta och stannar för trafikanter som kommer från sidogator från höger.

Korsningen Tydingegatan-Bildesgatan är reglerad med så kallad flervägsväjning, d.v.s. det är väjningsplikt i alla tillfarter i korsningen.

I korsningen med Tydingevägen (som utgör huvudled) är det Tydingegatans tillfart som har väjningsplikt.

Längs hela Tydingegatan är högsta tillåtna hastighet 40 km/h. Regelefterlevnaden av detta bedöms dock vara bristfällig på grund av det mycket breda gaturummet. På Tydingevägen gäller hastighetsbegränsningen 70 km/h.

4 ÅTGÄRDSBEHOV

4.1 VIA STORGATAN

NY BUSSGATA MELLAN NUVARANDE BUSSTATION OCH VÄSTRA JÄRNVÄGSGATAN

För att få en körväg med god framkomlighet och komfort genom centrum i detta alternativ behöver en väg skapas från Tydingegatan i Östra Järnvägsgatans förlängning, d v.s. förbi nuvarande busstation, och vidare via en ny anslutning mot Västra järnvägsgatan, se bild 8 på nästa sida. Det bör vara en renodlad bussgata fram till ny anslutning till Parkgatan.

Den nya delen av denna bussgata innebär ett intrång i Broby skulpturpark och medför att den sydligaste delen av det upphöjda gångstråket genom parken liksom parkeringen i södra änden måste byggas om och få nya placeringar. Sannolikt skulle också en del träd komma att behövs flyttas.



Bild 7 – Södra delen av parken där bussgatan gör intrång.

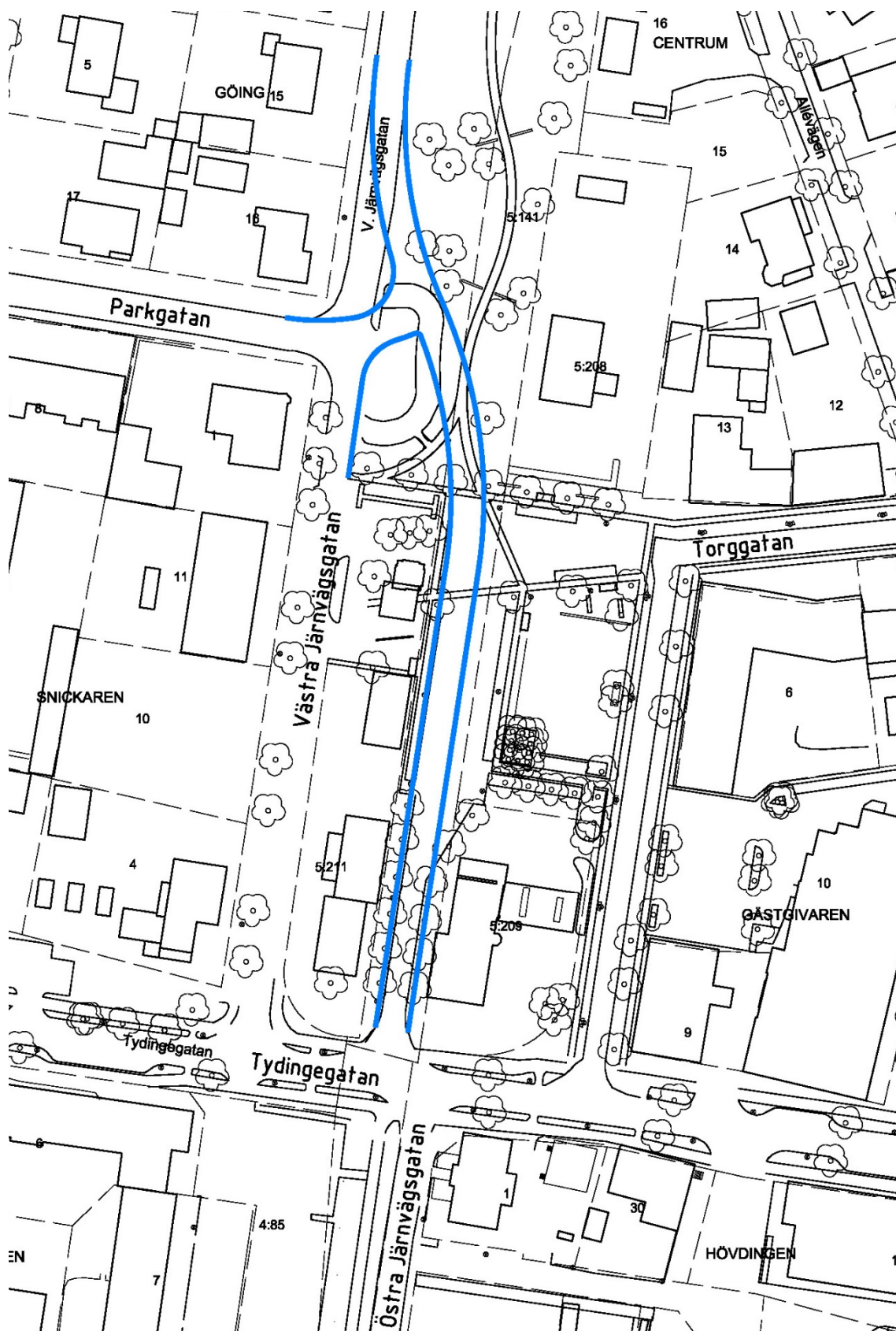


Bild 8 – Exempel på sträckning av ny bussgata mellan nuvarande busstation och Västra Järnvägsgränd.

KORSNINGEN VÄSTRA JÄRNVÄGSGATAN-STORGATAN

I korsningen Västra Järnvägsgatan-Storgatan passerar många oskyddade trafikanter, inte minst skolelever, till skol- och idrottsområdet längs Pappersbruksvägen. Med frekvent (svängande) busstrafik genom korsningen ökar risken för konflikter och olyckor.

En möjlig åtgärd skulle kunna vara att placera ett upphöjt övergångsställe över Storgatan precis söder om korsningen. Då skulle man erbjuda gående en säker passage över Storgatan samtidigt som biltrafiken längs Storgatan tvingas sänka hastigheten. Detta kan då också gynna busstrafiken som ska svänga vänster ut från Västra Järnvägsgatan.

För busstrafikens framkomlighet är behovet av åtgärder relativt litet.

4.2 VIA TYDINGEVÄGEN

HUVUDGATA LÄNGS TYDINGEGATAN

Med busstrafik längs Tydingegatan föreslås att denna regleras som huvudled. Detta för att få en god framkomlighet för busstrafiken och samtidigt en större tydlighet för alla trafikanter, eftersom dagens situation, där högerregeln gäller, riskerar leda till dålig regelförföljelse och risk för missförstånd och i förlängningen olyckor.

I samband med detta bör det också övervägas att flervägsväjningen i korsningen med Bildesgatan tas bort.

Huvudled innebär förbud att parkera längs gatan. Behovet av angöring och besöksparkering för fastigheterna längs gatan måste studeras.

NY UTFORMNING AV TYDINGEGATAN

Tydingegatan mellan Västergatan och Tydingevägen är mycket bred (upp till 15 m inklusive motlut) och inbjuder till betydligt högre hastigheter än tillåtna 40 km/h. Gående och cyklister är hänvisade till blandtrafik i gatan, även om det finns breda målade cykelfält på båda sidor.

Införandet av huvudled riskerar att öka hastigheterna längs Tydingegatan och att minska regelförföljelsen ytterligare.

För busstrafiken är behovet av ombyggnadsåtgärder litet, eftersom gatan har god linjeföring, god framkomlighet och få punkter som kan ge fördröjningar.

Sett ur ett helhetsperspektiv utifrån alla trafikslag och miljön för boende längs gatan finns, med en omfattande busstrafik på gatan och risk för höga medelhastigheter (en stor andel trafikanter kör fortare än tillåten hastighet), ett behov av att se över hela utformningen av gatan.

Gatans sektion kan med fördel förändras så att gatubredden minskas till ca 7 m och att en separat gång- och cykelväg skapas på endera sidan. Gångbana och gång- och cykelbana avskiljs med kantstöd. Med tanke på att det finns ett 20-tal fastigheter med enfamiljshus som har sina infarter från gatan, varav knappt 15 på södra sidan, kan det övervägas att skapa en del långsgående parkeringsfickor för besökande, förslagsvis på södra sidan. En möjlig principsektion kan då vara (sett från söder):

Gångbana 2m + parkering/plantering 2,5m + körbana 6,5m + gång- och cykelbana 4,0m = 15 m

Det skulle innebära en liknande princip som den utformning Tydingegatan har igenom centrum, se bild 9.



Bild 9 – Tydingegatan genom centrum.

En annan, enklare lösning, är att dela av gatan mellan körbanan och gång- och cykelbana på respektive sida (utan parkering) med hjälp av t.ex. målning och återkommande GCM-stöd med pollare. Denna lösning kräver ingen kantstenssättning och ingen flyttning av dagvattenbrunnar m.m.

Även om körbanan generellt görs smalare kan det finnas behov av fartminskande åtgärder längs sträckan, t.ex. där större flöden med oskyddade trafikanter kan korsa gatan. Omfattning, placering och utformning måste utredas mer i detalj, men farthinder i form av gupp eller andra förhöjningar bör undvikas med hänsyn till busstrafiken. Avsmalningar eller möjligen sidoförskjutningar är fördelaktigare.

ÄNDRAD UTFORMNING AV KORSNINGEN TYDINGEGATAN-TYDINGEVÄGEN

Idag är Tydingevägen genomgående och Tydingegatan ansluter sekundärt i korsningen mellan dessa. För att öka framkomligheten och komforten för busstrafiken (i alternativet där bussarna går via Tydingegatan) kan korsningen byggas om så att busskörvägen blir genomgående, d.v.s. så att Tydingevägen ansluter sekundärt österifrån, se bild 10. Den genomgående gatan kan dock på grund av tillgängligt utrymme inte utformas för hastigheter högre än ca 40 km/h. En nackdel med denna utformning kan vara att bilister leds in på Tydingegatan och att trafikmängden därför ökar något på denna.

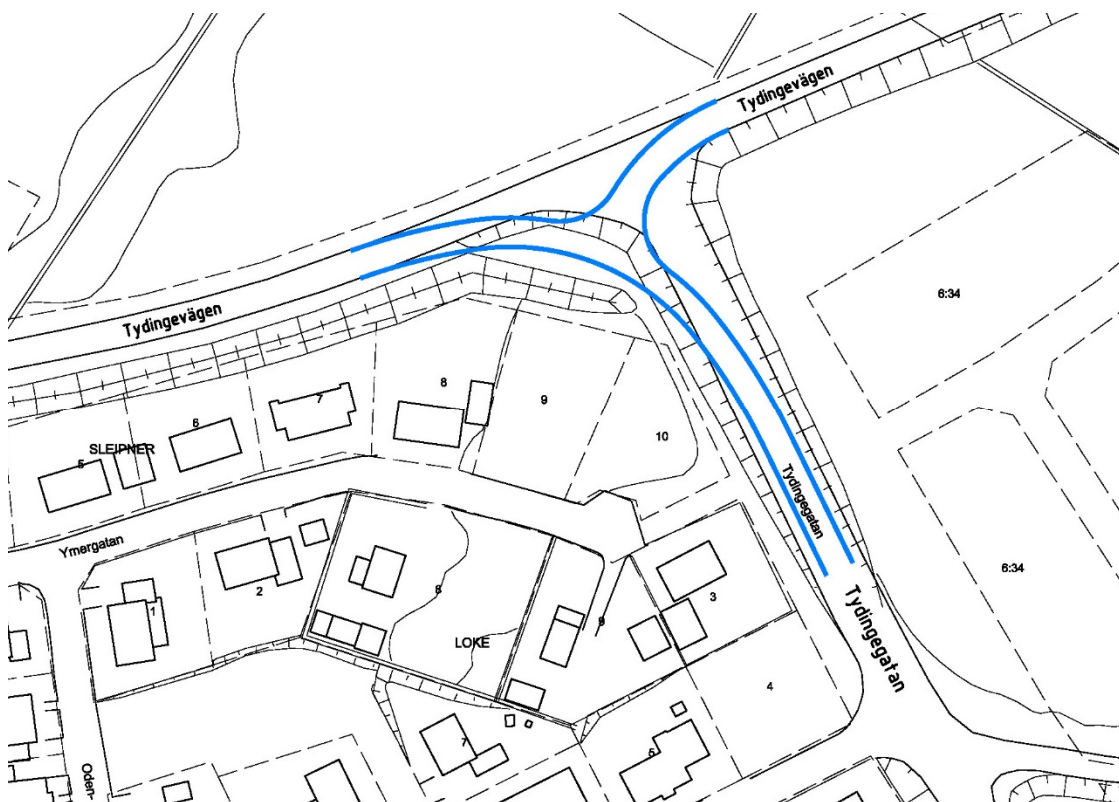


Bild 10 - Tankbar ny utformning på korsningen Tydingegatan-Tydingevägen.

5 EFFEKTER

5.1 FRAMKOMLIGHET OCH GENHET FÖR BUSSTRAFIKEN

Längden på de båda körvägarna samt bedömda restider redovisas i tabell 1 nedan.

Alternativ	VIA STORGATAN	VIA TYDINGEVÄGEN
Längd (mellan Ö Järnvägsgratan och väg 19)	1 900 m	1 500 m
Bedömd restid	4 min	3 min

Tabell 1 – Läng och bedömd restid för de alternativa busskörvägarna mot väg 19 norrut.

Alternativet via Tydingevägen är 400 m kortare och bedöms gå ca 1 minut snabbare att köra än alternativet via Storgatan. Med en ombyggnad av korsningen Tydingegatan-Tydingevägen bedöms alternativet via Tydingevägen kunna bli ytterligare ca 10-15 sekunder snabbare i genomsnitt per tur.

5.2 TRAFIKSÄKERHET

Båda alternativen innebär körvägar med intilliggande bostadsbebyggelse samt korsande gång- och cykeltrafik i flera punkter.

Alternativet via Tydingegatan korsar bland annat Västergatan samt ytterligare åtta mindre gator.

Körvägen via Storgatan innebär också korsningar med nio gator. Den går delvis i ytterkanten på samhället på Tydingevägen där det är få konfliktpunkter. Men samtidigt innebär dock alternativet också busstrafik rakt genom centrum på gator med blandtrafik, och dessutom förbi området med skola, simhall och idrottsplats vid Pappersbruksvägen, där flertalet av skolelever och andra besökare från byn korsar körvägen. Sammantaget bedöms därför detta alternativ innebära störst risk för konflikter och risk för olyckor.

5.3 BULLER OCH ANDRA STÖRNINGAR FÖR BOENDE

Båda alternativen innebär körvägar med intilliggande bostadsbebyggelse, vilket medför risk för att boende kan uppleva ökade störningar i form av bland annat buller och vibrationer. För att få en översiktlig bild av hur många fastigheter som berörs i respektive alternativ, så redovisas i tabell 2 nedan antalet bostäder som ligger helt intill körvägarna. Observera att inga bullerberäkningar har utförts. Det är alltså inte antalet fastigheter med bullervärden över något särskilt riktvärde som redovisas. Tabellen visar bara antalet bostadshus som får busstrafik intill fastigheten.

Alternativ	VIA STORGATAN	VIA TYDINGEVÄGEN
Antal enfamiljshus	24	37
Antal flerfamiljshus	11	5

Tabell 2 – Läng och bedömd restid för de alternativa busskörvägarna mot väg 19 norrut.

Antalet berörda personer som bor intill körvägarna bedöms vara i samma storleksordning i de båda alternativen.